

歩道から自転車を分離する新たな交通安全対策 ～バスレーンを利用した「自転車走行指導帯」の設置～

金沢河川国道事務所 交通対策課長 岡田 茂彦
交通対策係長 畠中 拓治
交通対策課 ○外山 喜彦

1. はじめに

石川県金沢市の中心部に位置する国道 159 号浅野川大橋～山の上交差点（ $L \approx 1\text{km}$ 、以下「対象区間」）は、4 車線・両側歩道の幹線道路であり、約 13,700 台/日の交通量がある。周辺には小学校や高校が立地しており（図-1）、特に朝の通勤・通学時には歩行者・自転車交通量が多い。一方、対象区間の歩道幅は両側とも 0.8～1.5m 程度と狭く、自転車通行可には指定されていない。こうしたことから、多くの自転車が狭い歩道上を無秩序に走行し、小学生等の歩行者や路地から出てくるクルマとの接触事故が発生するとともに、「道の点検簿^{注1)}」における危険箇所にもなっており、交通安全対策が急務となっていた。

2. 現状・課題

対象区間では、1 日の自転車利用者の約 4 割（291/666 台、歩行者数の約 5 倍相当）が朝 7～8 時台に集中しているが、「車道の左側端通行」「並進禁止」等の道路交通法による規制はほとんど守られておらず、歩行者、特に小学生や高齢者にとって安心して歩道を歩けない状態であった。また、クルマにとっても車道を逆走したり、歩道から突然車道に飛び出してきたりする自転車と衝突の危険性があった。従って、無秩序な自転車の走行から歩行者を守り、自転車走行ルールを徹底することが必要であった。

しかしながら、自転車利用者が原則通り「車道の左側端」を走るには路肩が狭く、自転車の走行位置も不明確であった。このことから、人・自転車・クルマそれぞれにとって「安全で安心して通行できる道路空間の創出」が大きな課題となった（図-2）。

対策として、①歩道の拡幅、②無電柱化、③車線数の見直し、④路肩走行指導強化が考えられるが、①～③は、時間やコストの観点から早期の実現が難しい。これに対して④は時間やコストが少なく済み、早期の効果発現が期待できる（図-3）。加えて、朝 7:30～9:00



図-1 対象区間位置図



図-2 現状・課題・目的

の間は両側 1 車線がバス専用レーンに指定されていることから、新たな交通安全対策として、バスレーンを利用した路肩走行指導強化の社会実験実施について検討することとした。

安全・安心の確保にむけて	
<手法>	<実現可能性>
歩道の拡幅	△ 合線形成困難、時間・コスト大 (都市計画幅での拡幅)
無電柱化	△ 歩道の拡幅が必要 (現歩道幅員では施工困難)
車線数の見直し	○ 車線数の減少が合線形成、 交通処理困難、時間・コスト小
路肩走行指導強化	◎ 最小限の工夫で実現可能 時間・コスト小、効果の早期発現

3. 協議会における検討内容

道路交通法に基づく自転車の「バスレーン左側端通行」の徹底は、“自転車とバス・クルマとの混合交通”を促進することになり、安全性や走行性等について様々な論議を呼ぶことが予想された。このことから、地域住民やPTA、学校関係者、バス事業者、市民団体、学識者、警察、行政等の多様な関係者からなる協議会を設立した。協議会では様々な意見を踏まえながら対策を検討し、協議会資料はすべてホームページ上で公開した。

3.1 アンケート調査

交通安全対策の検討・実施にあたり、地域住民や高校生、バス・タクシー事業者、市内小中学校の教職員等あわせて 10,088 名を対象に事前アンケートを実施し、4,229 名(42%)の回答を得た。その結果、自転車の「バスレーン左側端通行」について、賛成 4 割、不安 4 割、反対 2 割となった。主な賛成意見として「歩行者が安全になる」「自転車が走りやすくなる」等が挙げられた一方、「車道は怖い」「危険」「クルマの邪魔になる」等の反対意見が挙げられた。また、歩行者・クルマの各視点から対象区間の自転車に対して、図-4、図-5 に示す回答が得られた。更には、自転車で走行する回答者からも「対象区間は自転車にとって危険」との回答が約 6 割を占めた。

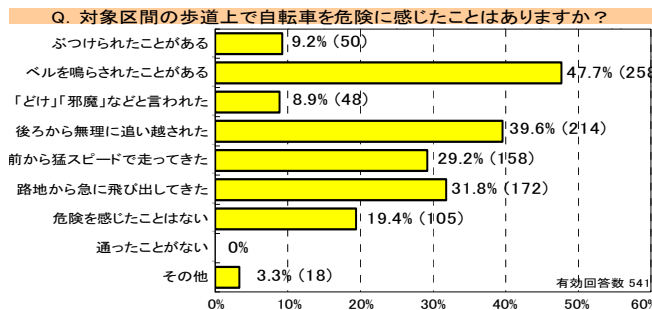


図-4 歩行者が感じる自転車の危険性

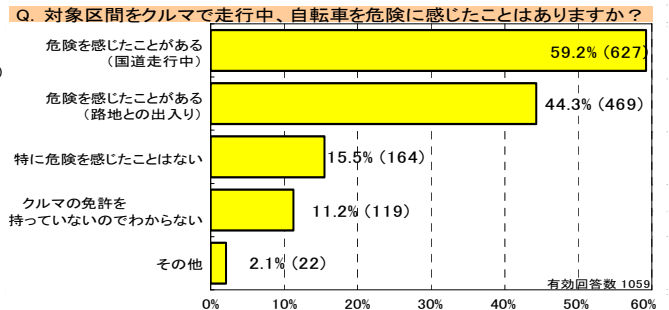


図-5 クルマが感じる自転車の危険性

3.2 自転車走行指導帯の設置

事前アンケート結果等の様々な意見を踏まえ、協議会で検討した結果、自転車の「バスレーン左側端通行」を実験的に指導強化することが決まり、その期間は平成 19 年 3 月 19 日～5 月中の約 2 ヶ月間となった。

対策のメインとなる自転車走行位置の明確化については、バスレーン内に幅 1.25m の「自転車走行指導帯」を設置した(図-6)。指導帯の色は明るい「灰桜色」とし、タタミ一畳分の着色帯を 30cm 間隔で配置、滑りにくい舗装材を使用することで、視認性と走りやすさの向上を図った。併せて、対象区間の電柱等に看板を設置し、自転車

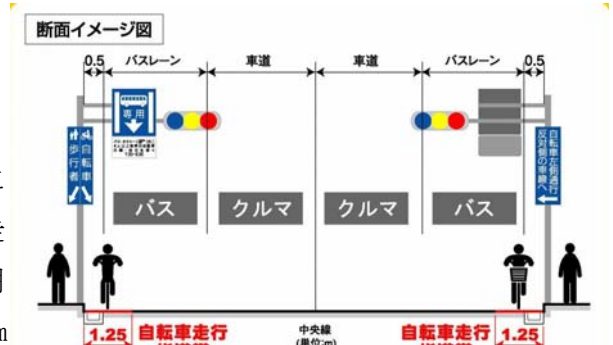


図-6 自転車走行指導帯断面図

のルール順守を促すこととした。

自転車走行指導帯の幅員については、自転車専用通行帯ではないことから、「道路構造令の解説と運用」を参考に必要最小限の幅（1m）に余裕幅を考慮するとともに、並進の防止を勘案し、協議会において1.25mに決定した。

3.3 周知・PR方法

社会実験を実施するにあたり、協議会では広報計画を立案し、事前アンケート1万部・チラシ2万部の配布を行った。加えて、対象区間前後における横断幕や告知看板の設置、対象区間を通行する路線バス27台の背面に広告看板等を設置し、新聞・テレビ・ラジオ・情報誌等の各種メディアとの連携による広域的な広報活動、高校での出前講座等を実践し、社会実験の周知・PRに努めた。

3.4 街頭指導

平成19年3月19日、社会実験がスタートした。実験初日には地域住民や協議会メンバー主体で街頭指導を実施し、通学中の高校生等に自転車走行指導帯の左側通行を促した。街頭指導は実験初日に加え、入学式後（4月16日）、春の交通安全運動初日（5月11日）の計3回実施し、自転車利用者への交通ルールの周知徹底だけではなく、ドライバーに対してバスレーン順守や「ゆずりあい・思いやり」の走行を訴えた。

4. 社会実験の効果

社会実験の効果検証に向けて、以下の調査を実施した（表-1）。

表-1 社会実験の効果検証に向けた調査

調査項目	調査概要
自転車走行実態調査	◇調査目的：対象区間を通る自転車の走行位置（車道、歩道）と走行方向（左側通行、右側通行）を判別し、交通安全対策（自転車走行指導帯の設置等）の導入前後におけるルール順守割合の変化を把握。
アンケート調査	◇調査目的：事前に行った1万人アンケートと同じ対象者に事後アンケートを実施し、歩行者、自転車、クルマのそれぞれの立場からみた社会実験の効果を把握する。また、対策の継続可否について意見を収集する。

朝のバスレーン時間帯における自転車走行実態調査の結果、自転車のルール順守割合が実験前は20%であったのに対し、実験中では84%と大幅増加しており、右側逆走などルール違反の自転車が激減している（図-7）。

各視点からみたアンケート調査の結果は以下の通りである。

①朝のラッシュ時に対象区間を徒歩で通る人からみた歩道の安全性の評価を比べると、実験前は73%が「危険」と回答したのに対し、実験中は70%が「安全」と回答があった。よって、今回の交通安全対策によって、第一の目的とした「歩行者の安全確保」が達成されているといえ

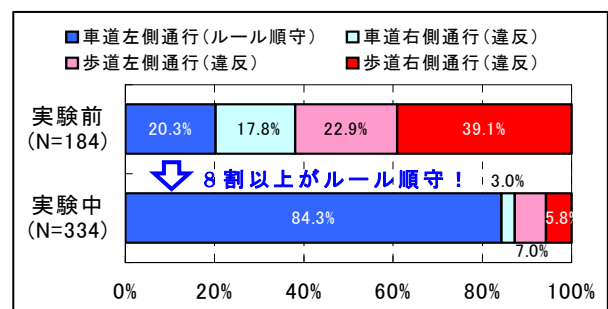


図-7 自転車走行実態 (7:30-9:00)



写真-1 車道左端を走行する自転車

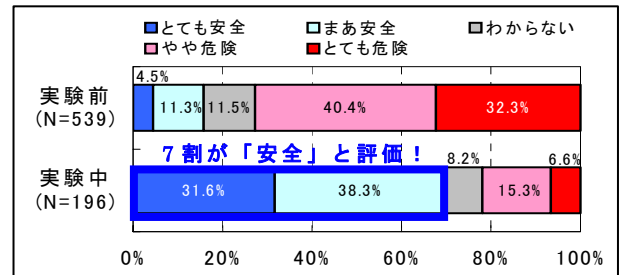
る（写真－1、図－8）。

②対象区間を自転車で通る人（N=548）からみた朝の安全性については、「安全」との回答が実験前に比べて15ポイント増加、走行性についても「走りやすい」との回答が24ポイント増加しており、自転車の走行環境改善にも寄与してい

るといえる。しかし、自転車利用者の中には、「クルマと一緒に走るのは怖い」「事故の危険がある」などの意見も依然としてみられた。

③対象区間をクルマで通る人（N=356）からみた変化として、「自転車の逆走・並進・車道への急な飛び出しに対する心配が少なくなった」「交通ルールを守る意識が強くなった」との回答が各々約3割を占めており、社会実験を通じたドライバーの交通安全意識の向上がうかがえた（写真－2）。

以上のことから、「自転車走行指導帯」の設置により、ルールを守る自転車が大幅に増加し、歩行者の安全・安心が確保された。また、社会実験期間内に事故発生の報告はなく、懸念されていたバスの定時性にはほとんど影響がなかった。これらの効果が得られた要因として、クルマの旅行速度が自転車に近い、大きな交差点が少ない、バイク・スクーターが比較的少ない、バスレーンを利用したことが挙げられる。加えて、警察・学校・地域・バス事業者・道路管理者等が一体となって取り組んだことが大変重要であったと考えている。



図－8 歩行者が感じる対象区間の安全性（朝）



写真－2 バス専用レーンを守るクルマ

6. まとめ・今後の課題

今回報告した、歩道から自転車を分離する新たな交通安全対策手法により、対象区間の朝の交通環境が劇的に改善された。日中や夕方においてもその波及効果は現れている。アンケート結果では、対象区間を通る過半数の回答者が「効果的」と評価しており、対策の継続可否についても肯定的な意見が多い。しかし、バス専用レーンの時間帯以外ではルール違反の自転車が目立つこと、「一般の方々やドライバーへの周知が足りない」等の意見があることを受け、今後、9月末まで社会実験を継続し、「対策の浸透度アップ」と「不満・反対者の満足度アップ」に努めていくことが協議会で決定された。

今回の取り組みは、国内の道路事情を踏まえた交通安全対策の新たな方向を示唆するものであり、多様な関係者の参画による綿密な協議・調整のもと、同じ条件の道路であれば他地域でも導入可能であると考えられる。今後、ホームページ等を通じて社会実験の結果を広く全国に公開し、新たな交通安全対策手法を金沢から発信していきたいと考える。

最後に社会実験の実施やアンケート調査にあたり、多大なご協力をいただいた方々に深く感謝を申し上げます。

注)道の点検簿…地域住民等によりまとめられた「自転車・歩行者安全マップ」に基づき、道路管理者、公安委員会が改善策・改善状況をまとめたもの